

4. Лльч Л. М. Узгодження кваліфікацій з урахуванням потреб ринку праці: проблеми та шляхи розв'язання // Демографія та соціальна економіка. – 2015. – № 3 (25). – С. 173-184.
5. Особливості захисту прав українських моряків у відносинах з іноземними роботодавцями // Юридична газета онлайн. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/osoblivosti-zahistu-prav-ukrayinskih-moryakiv-u-vidnosinah-z-inozemnimi-robotodavcyami.html>

**Ключові слова:** непрофільна освіта, працевлаштування моряків, моряк, особа командного складу, суднова команда.

*Науковий керівник: к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкіна Т. В.*

### ***Гуленко Владлена Владиславівна***

студентка 1-го курсу магістратури судово-адміністративного факультету  
Національного університету «Одеська юридична академія»

## **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПОРТІВ ТРЕТЬОГО ПОКОЛІННЯ В УКРАЇНІ**

У сучасному світі морські перевезення слід розглядати не тільки як невід'ємну частину світової транспортної системи та світової торгівлі, але й як об'єкт жорсткої конкурентної боротьби. Україна має сприятливі конкурентні передумови для розвитку торгівельного мореплавства, в тому числі у сегменті портового господарства. Однак глобалізація економічних процесів призводить до неспроможності вітчизняних морських торговельних портів не лише обслуговувати вже наявні виробничі і транспортні структури, але й формувати нові відповідно до стратегії розвитку регіонів і держави в цілому.

Підвищенню рівню конкурентоспроможності, а також поліпшенню фінансово-правового стану морських торговельних портів сприяє безперервний розвиток їх господарської діяльності. Це в свою чергу призводить до еволюції порту з першого покоління, коли він служить виключно сполучною ланкою між морським та континентальним транспортуванням, виконуючи функції навантаження, розвантаження і зберігання, до порту другого покоління, який придатний до промисловості за умови сприяння муніципалітетів в плані ресурсів і наземного транспортування.

Якщо ж говорити про порти третього покоління, то вони виступають не лише спеціалізованими терміналами, а розподільними центрами, що створюється додаткова вартість. Порти четвертого покоління вже створюють промислові підприємства, не пов'язані з

основною діяльністю портів, які, однак розташовані на їхній території. Поява портів четвертого покоління є результатом широкої лібералізації міжнародної торгівлі, розповсюдження принципів відкритого ринку, глибокої інтеграції господарських зв'язків і правовідносин [1, с. 34].

Переважає більшість українських портів відносяться до другого, а деякі навіть до першого покоління. Тому щоб здійснити якісний перехід до третього, а у перспективі й до четвертого покоління, необхідно більш активно долучати до розвитку портового господарства органи місцевого самоврядування. У такому випадку кожен український порт стане центром розвитку інфраструктури, промисловості та економіки свого міста.

Головна ж фінансова проблема складається в тому, що, згідно із Законом України «Про морські порти», майже усі портові збори сплачуються на користь Адміністрації морських портів України [2]. Така надмірна централізація, на думку фахівців, не сприяє гнучкості господарської системи, призводить до безініціативності, безвідповідальності, нестійкості господарських структур, що вже було доведено гірким досвідом Радянського Союзу. Адже місцеві проблеми доцільніше вирішувати на місцях, координуючи їх із центру, а не шляхом постійного оперативного втручання з боку центральної влади [3, с. 283]. Також муніципалізація сприяє збільшенню ефективності використання портових ділянок, у тому числі й за рахунок освоєння допоміжних напрямів розвитку в сфері туризму, готельно-ресторанного сегменту, комерційного будівництва.

Не використання або погане використання в роботі вітчизняних портів новітніх досягнень логістики, що збільшують видатки підприємств та зменшують їх рентабельність, втрата вантажних потоків внаслідок необґрунтовано завищених тарифів, падіння транзиту через неузгодженість наскрізних тарифів – не єдині проблеми, які призводять до втрати українськими портами конкурентоспроможності поряд із зарубіжними портами. Це не дозволило Україні зайняти відповідний їй географічним можливостям сегмент на світовому ринку з переробки вантажів у морських торговельних портах [4]. Отже вкрай важливим є пошук механізмів реалізації конкурентних переваг морських портів України. Наприклад, доцільно було б передбачити умови надання портам права на самостійне застосування гнучких знижок до базових ставок.

Важливим напрямком розвитку українських портів є також створення умов для можливості надання нетрадиційних видів послуг, характерних для портів третього покоління, зокрема обробки й зберігання вантажу з адресним розподілом інформації на основі комп'ютеризації й телекомунікації; надання адміністративних і комерційних послуг; надання організаційних послуг в галузі вантажорозподілення; надання послуг по диференційованим умовам складу-

вання (по категоріям вантажів, строкам додаткової переробки) [5, с. 74].

У зв'язку з цим для отримання конкурентних переваг українським портам необхідно перейти до формату портів третього покоління. За кордоном однією з основних функцій портів стало забезпечення різноманітних зв'язків між суб'єктами ринку транспортних послуг – споживачами і виробниками перевезених вантажів. Це стало причиною розвитку різних галузей економіки – не лише транспорт, а і промисловість, постачання, торгівля, експедиторські, митні та інші послуги. Тому більшість закордонних морських портів справедливо називають логістичними центрами з розподілу вантажів. Україні на шляху до цього ще слід подолати багато проблем шляхом втілення в життя низки стратегій і заходів.

Від того, як у найближчі роки на державному й місцевому рівнях буде реалізований техніко-економічний потенціал морських торговельних портів, залежить успіх інтеграції України у світову економіку через систему інтенсивного розвитку морських перевезень вантажів і пасажирів.

#### ***Список використаних джерел***

1. Горбаченко С. А., Маркітан О. С. Муніципалізація портової галузі України: проблеми та перспективи // Економіка та управління національним господарством: стан, тенденції та перспективи: матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції (23-24 червня 2016 р., м. Одеса). – Одеса, ОНЕУ, 2016. – С. 33-35.
2. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI / Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 7. – Ст. 65 / Офіційний сайт Верховної Ради України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : zakon.rada.gov.ua/go/4709-17
3. Подцерковний О. Щодо недоліків позбавлення морських портів юридичної самостійності / О. Подцерковний // Правове життя сучасної України : матер. Міжнар. наук. конф. проф.-викл. складу (м. Одеса, 20–21 квітня 2012 р.) / відп. за випуск В. Дрьомін. – О. : Фенікс, 2012. – Т. 3. – С. 283-284.
4. Котлубай А.М. Економіко-правові шляхи підвищення рівня конкурентоспроможності українських портів / А. М. Котлубай. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/ekonomiko-pravovye-puti-povysheniya-urovnya-konkurentosposobnostiukrainskih-portov>
5. Сударев В.О. Перспективи розвитку морських торговельних портів України / В.О. Сударев // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: 36. Наук. Праць. – 2013. – № 1 (42). – С. 69-81.

***Ключові слова:*** морський порт, порт третього покоління, морські перевезення, морська логістика, конкурентоспроможність порту.

***Науковий керівник:*** к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкина Т. В.